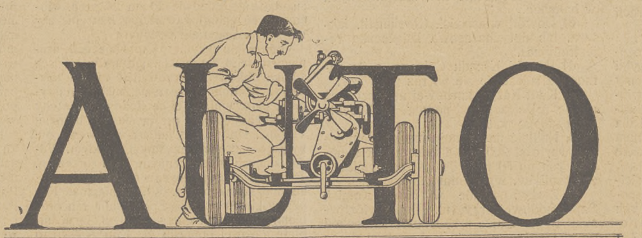
№ 3. (Og. zb. № 17) WARSZAWA, 1-go LUTEGO 1923 ROKU. Rok II.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
32 ALEJA JEROZOLIMSKA 32
WARSZAWA.
TEL. 265-07.
Konto czek. P. K. O. № 4764.

Redaktor przyjmuje od 4 — 6.
Administr. czynna od 9—1 i 3—7.
Redaktor W. KRUSZEWSKI.
Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto"

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach.
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca.
Autorzy, pragnący otrzymać honorarja za swe artykuły, zechcą zaznaczyć to słowem „płatny".

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne.



AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY.

CENA NUMERU **600** MK.
Prenumerata wraz z przesyłką
kwartalnie . . . . . 3200 mk.
półrocznie . . . . . 6000 „
Zagranicą o 100% drożej.

OGŁOSZENIA:

1/1 strona	250,000 mk.
1/2 „	150,000 „
1/4 „	80,000 „
1/8 „	50,000 „
1/16 „	30,000 „
1/32 „	20,000 „
1/64 „	12,000 „
Ogłoszenia drobne	6,000 „

Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej.
Ogłoszenia dla poszukujących pracy techników, mechaników i szoferów bezpłatnie.

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca.

Jak odbywać się będzie egzamin szoferski?

Z dniem 16 lutego b. r. wchodzi w życie nowa ustawa o egzaminach szoferskich. Ma ona zaradzić naszej największej bolączce—poprawić poziom wiedzy szoferów. Jak Czytelnicy nasi wiedzą z poprzedniego numeru „Auta" utworzono już na Warszawę komisję złożoną z przedstawicieli komisarjatu Rządu, Okręgowej Komendy Policji Państwowej oraz zaprzysiężonego rzeczoznawcy, czyli razem z trzech osób, z których *jedna* tylko musi być siłą fachową. Oprócz tego ustawa przewiduje udział przedstawicieli i „Klubów automobilistów" jednak tylko z głosem doradczym. Nie jest dokładnie powiedziane co to są „kluby automobilistów", które mają prawo udziału w komisji. Czy rozumiano tu jako kluby automobilistów, Autobilklub Polski, czy też także i Związek Kupców i Przemysłowców samochodowych oraz Związek zawodowy? Czy nie wskazanem byłoby do egzaminu dla motocyklistów zaprosić także jednego z przedstawicieli z klubu motocyklistów?

Rzeczy te jednak są wszystkie łatwe do uregulowania jednak ważniejsza jest inna sprawa. Jeżeli chcemy, by ten ponowny egzamin wszystkich kierowców stanowił niejako filtr dla dotychczasowych posiadaczy pozwolenia na prowadzenie samochodu to egzamin ten musiałby być przeprowadzony nadzwyczaj grunttownie i *bez żadnych wyjątków* jakkolwiek komisja ma prawo uwolnić wedle swego uznania posiadaczy dotychczasowych pozwoleń od egzaminowania. Przypuśćmy nawet, że komisja uwolni, wedle swego uznania 50 procent dotychczasowych posiadaczy pozwoleń od egzaminu to jednak wydaje mi się ponad siły komisji złożonej z 3 człon... obarczonych ponadto innymi obow...ami prócz odbywania egzaminu, prze...minowanie nawet tej połowy kierowców ...uch kołowy wydał do dnia 15 lutego ...8 pozwoleń czyli połowa z tego wyno... 1534.

Jeżeli egzamin ma być dokładny i pozwalający na rzeczywistą ocenę wiadomości danego kandydata, to musi trwać dla jednego, przynajm... z teorji i 15 z jazdy czyli ... wyliczonych powyżej ...

Prz... rzędować b... ...o po 4 ... ...ącu— ... ...wy kandydatów okrągłe 16 miesięcy i gdyby nawet komisja podwoiła na czas jakiś swoje prace to i tak trzeba na to 8 miesięcy. Jakże to pogodzić z tem, iż od 16 lutego dawne pozwolenia nie są już ważne? A drugie pytanie, czy przy takiem obciążeniu pracą, cel komisji będzie się zgadzać z rzeczywistością? Czy zdoła ona wybrać zdrowe ziarno a odrzucić plewy?

Naszym postulatem musi być by wprowadzenie nowych przepisów dało nam rzeczywiście polepszenie sytuacji, by *egzamin szoferski*—był uważany jako próba czy dany osobnik rzeczywiście nadaje się do tego *zawodu*, z którego ma żyć jako pożyteczny członek społeczeństwa otaczany szacunkiem tak samo jak każdy inny zawodowiec. Musimy skończyć raz ze złą opinją, jaka przeważnie towarzyszy dotychczas temu zawodowi w Polsce. Wyjdzie to na zdrowie i kierowcom i właścicielom samochodów. Teraz jest ostatni moment, by zadecydować czy wprowadzenie w życie ustawy da nam polepszenie czy też będzie tylko formalnością kosztującą setki tysięcy marek tak Rząd jak i samych kierowców.

Jakież jest rozwiązanie sprawy? Wedle mego zdania należałoby powołać ad hoc nadzwyczajną komisję złożoną z większej ilości egzaminatorów ze sfer automobilowych i to tak właścicieli samochodów jak kupców i przemysłowców oraz starszych doświadczonych kierowców, zrobić kilka posiedzeń, by zapoznać ich z wymaganiami ustawy, przepisami porządkowemi na drogach publicznych i ułożyć program wiedzy wymaganej od kierowcy-zawodowego (to ostatnie jest niezbędnem dla jednakowego poziomu egzaminowania) a następnie zacząć intenzywnie egzaminować. Przez utworzenie np. 10 takich komisji, z których trzy urzędowałyby codziennie (także w święta) możnaby mając dziennie dwanaście godzin egzaminacyjnych, przepytać 1500 kandydatów w ciągu dwu miesięcy.

Kandydatom na amatorskie prawo prowadzenia, możnaby świadectwa wymieniać bez żadnego egzaminu—i tak niszczyć będą ewentualnie własne wozy przyczem łatwiej dochodzi się do opamiętania gdyż płacić za naprawę trzeba z własnej kieszeni.

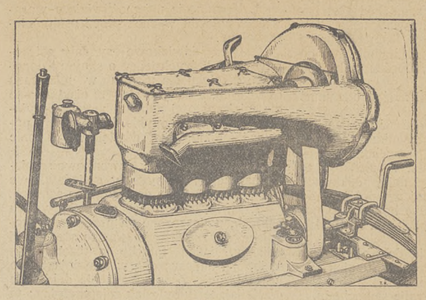
Analogiczną jest kwestja wydawania zaświadczeń na prawo kursowania samochodów ale o tem pomówimy w następnym numerze „Auta".

... urzędowy.

... ...omi-
...zamin... ...rów zdał
i świadectwa otrzymali Pp.:

3069 Kalinowski Władysław, 3070 Gerber Goldfryd, 3071 Gerber Jan, 3072 Okoń Mieczysław, 3073 Pajewski Kazimierz, 3074 Romanowski Franciszek, 3075 Lech Stanisław, 3076 Biliński Antoni, 3077 Szczerbiński Jerzy, 3078 Gronek Kazimierz, 3079 Koprowski Józef, 3080 Mirowski Henryk, 3081 Łątkiewicz Aleksander, 3082 Branicki Władysław, Michalski Stefan, 3084 Danowski Feliks, 3085 Ziołek Franciszek, 3086 Rogalski Wiktor, 3087 Mroczkowski Stanisław, 3088 Pflane Henryk, 3089 Michalska Sabina, 3090 Łasiewski Józef, 3091 Dziędziołowski Alfred, 3092 Borkowski Stanisław, 3093 Ludwicki Jan, 3094 Jankowski Jan, 3095 Warzylek Franciszek, 3096 Antczak Andrzej, 3097 Niewiedzielski Zygmunt, 3098 Brzeski Stanisław Józef, 3099 Fichter Teodor, 3100 Grzędzica Tytus, 3101 Kaczmarek Władysław, 3102 Rokicki Stanisław, 3103 Życiński Witold, 3104 Cichowski Zygmunt, 3105 Hryniewski Wacław, 3106 Ostynowicz Jan, 3107 Pogorzelski Zdzisław, 3108 Trojanowski Aleksander, 3109 Ciechanowski Stanisław, 3110 Grabowski Walenty, 3111 Lempicki August, 3112 Iwanicki Witold.

Silniki samochodowe chłodzone powietrzem.



Silnik czterocylindrowy marki S. A. R. A. wyrób francuski.

Rysunek nasz przedstawia silnik samochodowy chłodzony powietrzem wyrobu francuskiej fabryki S. A. R. A. (Societé des Automobiles à refroidissement par air).

Sposób ten stosowany przez kilka fabryk amerykańskich znalazł swój odźwięk i w Europie i wymieniona fabryka francuska zaczęła produkować takie silniki oraz stosować je w samochodach.

Konstrukcyjnie wygląda silnik ten następująco:

4 cylindry pionowe, średnica cylindrów 62 mm., skok tłoka 91 mm. Moc silnika przy 2,000 obrotów 16 KP., najwyższa moc silnika przy 2,700 obr. min. Wał korbowy osadzony na łożyskach kulkowych. Sterowanie zaworów zapomocą jednego wału noskowego u góry ponad cylindrami.

Osłona aluminjowa okrywa wszystkie cztery cylindry. Do pokrywy tej wtłaczane jest powietrze chłodzące. Do wtłaczania powietrza służy turbina odśrodkowa osadzona na łożyskach kulkowych, a poruszaną przez silnik w sposób podobny jak wiatraczek w silnikach chłodzonych wodą. Przesyt siły na koło turbiny zapomocą pasa płaskiego Przewód ssawny turbiny zwrócony jest w stronę jazdy i zakończony lejkowato co ułatwia wsysanie powietrza.

Wtłaczane powietrze wchodzi do wnętrza pomiędzy cylindrami a osłoną przez dwa zawody spiralne tak, że zostaje odrazu rozdzielone pomiędzy cylindry. by je chłodziło równomiernie. Zewnętrzne ściany cylindrów i głowicy pod osłoną opatrzone są w żeberka (jak widać na rysunku) dla wzmożenia intenzywności chłodzenia. Powietrze to uchodzi z tyłu samochodu, by uniknąć ewentualności powtórnego wchłonięcia do silnika.

Ponieważ działanie turbiny jest uzależnione od ilości obrotów silnika, więc też i chłodzenie jest proporcjonalne i daje znakomite rezultaty. Uchodzenie powietrza można też regulować odręcznie zapomocą przepustnicy umieszczonej w przewodzie wydechowym, przez co możemy każdorazowo otrzymywać temperaturę jąk naikorzystniejszą dla silnika i materjału pędnego (rozpylanie).

Zastosowanie takiego systemu daje pewne korzyści, jak zmniejszenie wagi silnika, bezpieczeństwo przeciw pękaniu cylindrów wskutek zamarzania wody, odpada kosztowna i delikatna chłodnica i t. p. Najbliższa przyszłość pokaże, czy system ten się rozpowszechni, w każdym razie ciekawy jest jako pomysł i wykonanie i dla tego podajemy go naszym P. T. Czytelnikom.

Stan. Szydelski.

Rejestracja samochodów.

Przypominamy iż w myśl § 47 Rozporządzenia ministerjalnego z dnia 6 lipca 1922 roku każdy czynny samochód, czy to już rejestrowany i posiadający numer czy też nowy, musi być na nowo zarejestrowany do dn. 16 lutego 1923 roku.

To samo dotyczy i pozwoleń na prowadzenie samochodów. Muszą one być wymienione przed podanym wyżej terminem.

*

Z Komisji do badania samochodów.

Komisja do badania samochodów urzęduje codziennie od godz. 10—12 rano oprócz poniedziałków.

Treść Numeru:

Wskazówki dla rejestrujących samochody.

Jak rejestruje się samochody i motocykle wedle nowej ustawy. Termin rejestracji do 16 lutego 1923!

Wobec licznych zapytań co do procedury rejestracji samochodów i motocykli wedle nowego rozporządzenia podajemy poniżej praktyczne wskazówki zestawione przez p. Stanisława Grodzkiego sekretarza jeneralnego Autobilklubu Polski dla użytku rejestrujących, a użyczone nam łaskawie przez autora za co niniejszem dziękujemy.

Podajemy do wiadomości P. S. właścicieli samochodów, że na zasadzie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych, ogłoszonego w Dz. Ustaw Nr. 65 z 1922 r. wszystkie samochody muszą być przed d. 16 lutego 1923 r. zarejestrowane w Komisjach Samochodowych, utworzonych w Warszawie przy Komisarjacie Rządu, a na prowincji przy Wojewódzkich Okręgowych Dyrekcjach Robót Publicznych, gdzie również należy uzyskać prawo kierowania samochodem.

Przebieg rejestracji jest następujący:

1. Należy zważyć samochód i otrzymać odpowiednie zaświadczenie. (W Warszawie na wadze firmy Laurin i Klement, 68 Złota, za opłatą mk. 200 od samochodu codziennie, oprócz świąt, od 10 do 12 rano).

Formularze do wagi można otrzymać w Komisji.

2. Obliczyć należność skarbową za koszta rejestracji w stosunku 2,000 mk. za każde 100 kg. wagi samochodu osobowego lub ułamek setki, i należność tę wnieść przy odpowiedniej deklaracji ((wzór formularza podajemy poniżej), do którejkolwiek Kasy Skarbowej. Samochody ciężarowe płacą 500 mk. od 100 kg. wagi.

3. Wypełnić podanie do Komisji Rejestracyjnej (formularze w Komisji za opłatą), dołączając do niego:

a) rysunki lub fotografje samochodu.

b) 2 egz. krótkiego technicznego opisu samochodu, obejmujące poniższe szczegóły:

Ogólny opis typu.

Źródło siły i systemu silnika.

Moc silnika w koniach parowych, ilość cylindrów, średnica i skok tłoka w m/m. i największa ilość obrotów na minutę.

Opis przyrządów zapalających i ochładzających.

Opis przeniesienia siły i urządzenia do kierowania.

Ilość, rodzaj i opis hamulców.

Przyrządy oświetlające i sygnałowe.

Największa długość, szerokość i wysokość pojazdu, rozstawa osi, rodzaj, rozmiary i rozstawienia kół, ciężar własny pojazdu i obciążenie kół, nośność pojazdu. Ilość i obciążenie kół, zaopatrzonych w hamulce.

c) Dowód własności. (Rachunek, faktura, lub dotychczasowa książeczka rejestracyjna).

d) Dowód Urzędu Celnego, o ile samochód rejestruje się po raz pierwszy.

e) Kwit Kasy Skarbowej na uiszczoną opłatę rejestracyjną podług wyliczenia wskazanego pod 2.

4. Nakleić na podaniu markę stemplową wartości 200 mk. i tyle marek stemplowych po 50 mk., ile jest egzemplarzy załączników, wymienionych pod 3.

5. Złożyć podanie w biurze Komisji Samochodowej przy ul. Daniłowiczowskiej 10 i tamże przedstawić samochód do zbadania w dniu wskazanym przez Komisję (wzgl. w Okr. Dyr. Rob. Publ. na prowincji).

Samochód zostanie dopuszczony do kursowania o ile odpowiada wymaganiom przepisów dotyczących budowy i urządzenia pojazdów mechanicznych, zawartych w par. 4 do 6 wyżej powołanego Rozporządzenia, a w szczególności, o ile posiada:

1. Urządzenie uniemożliwiające wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane.

2. Dwa dźwiękowe sygnały ostrzegawcze, z których jeden o silnym i donośnym dźwięku dla użytku w miejscach otwartych, a drugi o słabym niskim tonie dla miejscowości zabudowanych; wyjątek stanowią motocykle, które winny posiadać jeden sygnał dźwiękowy o tonie wysokim.

UWAGA. Sygnały dzwonkowe są niedopuszczalne, a sygnały gwizdawkowe dozwolone są tylko do użytku na szosach.

3. Dwie latarnie o bezbarwnych szkłach, umieszczone na przodzie, wskazujące w przybliżeniu granicę szerokości pojazdu, jedną latarkę z czerwonem światłem, umieszczoną w tyle pojazdu po lewej stronie, oraz urządzenie dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny; ta latarka tylna oraz urządzenie do oświetlania tylnego znaku, nie może być gaszona i zapalana z siedzenia kierowcy lub z wnętrza pojazdu.

4. Wszelkie pojazdy mechaniczne, mogące poruszać się z szybkością większą niż 20 km. na godzinę, muszą być zaopatrzone przynajmniej w jeden reflektor, oświetlający drogę na przestrzeni nie krótszej niż 100 metrów przed pojazdem z tem, że snop promieni oświetlających o ile możności nie będzie się wznosił powyżej jednego metra nad ziemią.

Przy motocyklach bez bocznego wózka doczepnego dostateczna jest jedna przednia latarnia.

Ad 2. Przy wpłacaniu należności należy załączyć w kasie skarbowej następującą deklarację:

Do Kasy Skarbowej w ______________

Przy niniejszym wpłacam na dochód budżetu Ministerstwa Robót Publicznych Dział 2, § 14, poz. 4. Mk.______________ na koszta zbadania samochodu (osobowego, ciężarowego) marki______________ № silnika ______________ wagi______________kg. przez Komisję Samochodową przy Komisarjacie Rządu m. Warszawy (względnie przy Okr. Dyr. Rob. Publ.).

Miejscowość______________d.______________192 Podpis

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA AUTOMOBILOWA W WARSZAWIE W 1914 ROKU.

Tymczasowa Komisja, organizowanej staraniem Automobilklubu Polski, Międzynarodowej Wystawy Automobilowej w Warszawie w 1924 r., uczyniła znaczne postępy w pracach przygotowawczych dzięki temu w dniu 17 b. m. odbyło się posiedzenie celem wykonania wyboru Komitetu wykonawczego wystawy.

Wnioskując z dotychczasowych sprawozdań Komisji projekt wystawy wzbudził wielkie zainteresowanie rokując jej pełne powodzenie.

Na posiedzeniu komitetu organizacyjnego Wystawy samochodowej w Polsce postanowiono opracowanie planu wystawy poruczyć ściślejszemu komitetowi. Uchwalono, że komitet ściślejszy składać się ma z 11 członków i wybrano doń z pośród członków Automobilklubu pp.: Franciszka Karpińskiego, Stanisława Grodzkiego, Tadeusza Marchlewskiego, Włodzimierza Ostoję Zagorskiego, Kazimierza Arkuszewskiego, Adrjana Chełmickiego, Tadeusza Heynego, oraz po dłuższej dyskusji w której zabierali głos pp. Kauczyński, Matwiejew, Szydelski, Meyer i Chełmicki uchwalono zaprosić do ściślejszego Komitetu jednego delegata Ministerstwa Spraw Wojskowych, jednego delegata Min. Przemysłu i Handlu oraz dwu delegatów polskiego Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych i Lotniczych, jako instytucji najbardziej wystawą zainteresowanej.

Po zorganizowaniu się Komitet ściślejszy przystąpi niezwłocznie do intenzywnej pracy organizacyjnej.

Skład osobowy warszawskiej Komisji Egzaminacyjnej.

Zgodnie z art. 3 i 26 rozp. Ministr. Rob. Publ. i Ministerswa Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U. Nr. 65 poz. 587) powinna być powołana przy Komisarjacie Rządu Komisja egzaminacyjna kandydatów ubiegających się o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych w składzie Przedstawiciela Komis. Rządu, urzędnika z Wydz. Administr. Kom. Rządu i jednego rzeczoznawcy.

Na stanowisko powołano Radcę Eugenjusza Dietha jako przewodniczącego, Komisarza Ruchu Kołowego p. Ignacego Grzędzicę i inżyniera p Wacława Stępowskiego-Junoszę jako członków. Do udziału w Komisji jako swoich przedstawicieli Automobilklub Polski delegował p. K. Wettlera; St. Dobrowolskiego i W. Stattlera.

Nowa turbina gazowa pomysłu Polaka.

Wiemy wszyscy, że silnik spalinowy zużytkowuje zaledwie 20 do 24 proc. włożonej weń energji zawartej w benzynie czy też innym materjale pędnym.

Otóż wielu inżynierów pracuje nad usunięciem tego złego starając się w miejsce silnika tłokowego wprowadzić turbinę spalinową. Podobnie rzecz się miała z maszynami parowemi. Miejsce tłokowej maszyny parowej zastępuje w przemyśle cora bardziej Turbina. Dotychczas jednak usiłowania nie były uwieńczone pomyślnym skutkiem. Wedle danych dostarczonym nam przez p. Tadeusza Steczkowskiego udało się rodakowi naszemu p. inż. Włodzimierzowi Kopczewskiemu rozwiązać pomyślnie ten problem. Wynalazek polega na tem, iż w turbinie gazowej pomysłu p. Kopczewskiego można wyzyskać prawie całkowicie energję kaloryczną paliwa. Paliwem tem może być nietylko benzyna ale także i nafta, a nawet ropa. Gazy wytwarzają się w dobrze izolowanym od zewnątrz pod względem ciepła aparacie, w ten sposób, iż ciepło wytwarzane wewnątrz paleniska za pomocą wybuchów paliwa, ogrzewa wodę. Woda ta zamienia się w parę, która zmieszana ze spalinami wydostaje się specjalną rurą na łopatki koła turbinowego wprowadzając je w ruch obrotowy. Szybkość koła turbinowego wynosi 500 do 10,000 obr. min. zależnie od częstości eksplozji i średnicy koła.

Sama konstrukcja turbiny jest podobno prosta i nie wymaga specjalnej obróbki. Już samo uniknięcie tarcia tłoka o ściany cylindra daje nam duże zyski na mocy nie mówiąc o najważniejszej oszczędności to jest oszczędności na cieple, chociaż i tu muszą być straty, gdyż z turbiny uchodzi para gorąca więc część ciepła się marnuje podobnie jak w silniku spalinowym tłokowym.

Inż. Kopczewski demostrował już w roku 1916 swoją turbinę w „Defense Nationale“ w Paryżu jednak zawierucha wojenna nie pozwoliła na wykorzystanie wynalazku. Po demonstrowaniu turbiny gazowej w Paryżu wyjechał wynalazca do Ameryki i zajął się wykończeniem modelu w uniwersytecie Kolumbja w Nowym Jorku. Wezwany przez rząd rosyjski wyjechał do Rosji i zaskoczony tak został przez rewolucję tak, że dopiero przed trzema miesiącami wrócił z Bolszewji.

Inż. Kopczewski bawi obecnie w Warszawie starając się zainteresować tutejsze sfery swoim wynalazkiem. Szkodaby było gdyby z wynalazku Polaka skorzystać miała tylko zagranica, więc zainteresowani powinni zbadać sprawę bliżej by umożliwić wyrób turbin tych w kraju, jeżeli rzeczywiście wyniki prób odpowiedzą pokładanym nadziejom.

Stan. Szydelski.

Raid Tugurt—Timbuktu.

Dnia 13 stycznia wieczorem otrzymał p. Citroën następującą depeszę z Timbuktu:

Timbuktu 8 stycznia. Przybyliśmy d. 6 stycznia do Timbuktu. Dnia 7 rano wjechaliśmy do Timbuktu tego wielkiego sudańskiego miasta w takim komplecie w jakim wyjechaliśmy z Tugurtu. Pułkownik Manget naczelnik rejonu Timbuktu wyjechał na nasze spotkanie w towarzystwie dostojników wojskowych, Europejczyków, urzędników i oficerów eskortowany przez czarną jazdę krajową i Tuaregów. Złożył on nam życzenia z powodu udania się podróży w imieniu gubernatora.

Wjechaliśmy tryumfalnie do miasta—przed nami jechał pułkownik ze swym sztabem. Samochody nasze otaczały zastępy kawalerji Tuaregów. Na ulicach tłumy widzów. Następnie przed pałacem gubernatora oddaliśmy uroczyście pocztę wiezioną ze sobą. Przewóz jej z Tugurtu do Timbuktu trwał 20 dni z czego 15 dni jazdy. Raid nasz przekonał o możliwości praktycznego i szybkiego połączenia pomiędzy bogatym Algierem a kwitnącą zachodnią Afryką francuską poprzez Saharę.

Misja nasza skończyła się.

G. E. Haard, Audouin—Dubrsul.

Streszczając wyniki rajdu, który jest dużym sukcesem przemysłu francuskiego musimy przyznać, że nie było to drobnostka przebyć 3200 kilometrów w 20 dniach po bezdrożach piaszczystych składających się z wydm, skalistych wzgórz, stepów zarośniętych i dołów.

Śmiali podróżnicy narażeni na ogromne różnice temperatury przebyli setki kilometrów pośród wrogich dzikich plemion, nie mając po drodze swej żadnej orjentacji. Rajd ten wykazał na nowo genjusz i wytrwałość francuską.



Rekordy lotnicze z roku 1922 ogłoszone oficjalnie przez Międzynarodowy Związek lotników.

Klasa A Balony okrągłe.

Rekordy w Kategorjach:

Pierwsza kategorja (600 m.³)

N. 1 — Czas lotu.

Jerzy Cornier 1 lipca 1922 17 godzin 32 m. 25 s.

N. 2. Odległość.

Jerzy Cornier 1 lipca 1922—804 km. 173

Druga kategorja (600 do 900 m.³)

N. 1 Czas lotu

Juljan Dubois 14 i 15 maja 1922 23 g. 28 m.

N. 2 Odl głość

Henryk Wapfier 14 i 15 1922 398 km. 650

Trzecia kategorja (901 do 1200 m.³)

N. 1 Czas lotu

Ernest Demuyter 14 i 15 maja 1922 22 g. 55 m. 40 s.

N. 2 Odległość

Ernest Demuyter 14 i 15 maja 1922 385 km. 186.

N. 1 Czas lotu

H. Kaulen 13 i 17 grudnia 1913 87 godz.

N. 2 Odległość

Berliner 8 i 10 lutego 1914 3.052 km. 700

N. 3 Wysokość

Sewing i Berson 31 czerwca 1901—10.800 m.

Klasa B. Sterowce

N. 1 Czas lotu

Castracane i Lastruccio na P. 5 25 czerwca 1913 — 15 godzin

N. 2 Odległość

Castracane i Lastruccio na P. 5 30 lipca 1913 810 km.

N. 3 Wysokość

Cohen na Contè 18 czerwca 1912 3 080 m.

Szybkość w linji prostej

Castrakane i Lastruccio na P 5 30 lipca 1913 r. 64 km. 800

Klasa C. Lotnictwo motorowe

Czas lot[illegible] z powrotem do punktu wzlotu nie u[illegible]lędniając czasu lądowania

Lucjan [illegible]trot i Maurycy Drouhin w Bourget na [illegible]ath Farman 2 motory Renault 300 H[illegible] i 15 października 34 g. [illegible]9 m. 07 s.

Odległość z powrotem do miejsca wzlotu nie uwzględniając czasu lądowania

Lucjan Bossonirot i Jan Bernard w Villesauvage Ma[illegible] Goliath Farman 2 motory S[illegible] i 4 czerwca [illegible]

Porucz. [illegible] dwupła[illegible]

Szy[illegible]

Sadi L[illegible] na Nie[illegible] 300 [illegible]

Szybkoś[illegible] 200 km.

Fermand Lasne w Villesaurage La Marmogne na Nieuport-Delage motory Hispano Suiza 300 Hp. 30 września 1922 41 m. 35 s. $_{1/5}$.

Szybkość przy oznaczonej odległości 500 km.

Lucjan Bossonirot w Bourget na Farman F 30 motor Salmson 300 Hp. 15 listopada 1922 3 godzin 35 m. 36 s. $^{2}/_{5}$.

LINJA POWIETRZNA LONDYN—BERLIN.

Donoszą[illegible] przygotowania [illegible] a mianowicie po[illegible] linem przeznaczonej do [illegible] Przewóz zacznie się w lecie a przelot trwał będzie jeden dzień.

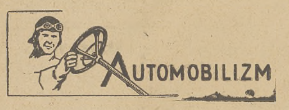
Francuz-fachowiec na czele lotnictwa polskiego.

Generał Leveque szefem departamentu Żeglugi Napowietrznej.

Szefem departamentu żeglugi napowietrznej został mianowany gen. francuski Leveque, który w lotnictwie francuskiem zajmował wybitne stanowisko.

Generał Leveque w tych dniach przybył z Paryża i natychmiast objął szefostwo nad polskiem lotnictwem wojskowem.

Należy zaznaczyć, że generał Laveque jest bodaj jedynym u nas cudzoziemcem w służbie państwowej.



Jeszcze o pułapce samochodowej na Woli.

Konstatujemy z przyjemnością, że pułapka na Woli o której wspominaliśmy w Nrze 1. została już częściowo unieszkodliwiona, gdyż dziury i nierówności naprawiono i wybrukowano. Pozostał jeszcze okropny rynsztok w poprzek drogi. Rynsztok ten to zabójstwo dla resorów. Czy nie możnaby go było zastąpić rurą żelazną, a z wierzchu drogę zarównać? Wykonawca naszej rady i prośby zasłużyłby sobie na wdzięczność wszystkich przejeżdżających przez szosę wolską.

OPODATKOWANIE SAMOCHODÓW W ANGLJI.

Royal Automobile Club łącznie z Aut. Association oraz równą liczbą innych organizacji wytwórców, kupców i użytkujących samochody, popiera usilnie projekt wprowadzenia z powrotem podatku od samochodów, polegającego na proporcjonalności zużycia mocy, to jest im więcej samochód dany przeszedł drogi tem podatek się odpowiednio powiększa.

Znaczna część członków parlamentu angielskiego zgadza się na ten projekt i popiera go.

Jednym z najsilniejszych argumentów jest to, że ponieważ wysokie opodatkowanie, oparte jest na rozmiarach maszyny, to konstruktorzy zmuszeni są uciekać się do ostateczności i produkują samochody bardzo małe, które mogą dać zadawalające wyniki, tylko na bardzo dobrych drogach, lecz nie nadają się do eksportu zagranicę posiadającą złe drogi (Rosja, Polska, Rumunja, kolonje).

Fabryki czynią starania by oprzeć produkcję na eksporcie za morze, dlatego też chciełiby produkować samochody, jak najbardziej uniwersalne, mogące konkurować wszędzie, a także podlegające jednocześnie w Anglji, jak najmniejszemu opodatkowaniu.

Zmiany ustawy w tym sensie, wesprzemysł angielski i umożliwi mu konkurencje na światowym rynku.

Wystawa doroczna w Brukseli.

Dnia 13 stycznia otwarto w Brukseli doroczną wystawę samochodów. Mieści się ona w pałacu „50-cio lecia".

Reprezentowane fabryki belgijskie, francuskie, amerykańskie i włoskie. Brak angielskich, z których widać tylko Armstrong-Siddeley.

Z fabryk belgijskich widzimy: Minerwę, F. N., Auto-Metallurgique, A. D. K., Sava, Somca, Juvel (nowy fabrykant fabryki broni w Herstal słynnej z wyrobu browningów) Dussamis, S. L., Excelsior, Miesse, Nagant i Imperia-Abadal.

Z francuskich fabryk wystawiły swoje wyroby 42. Amerykanie wystąpili okazale nie bojąc się widocznie ciągłej zwyżki dolara. Najwięcej imponująco wygląda stand General Motor Corporation. W następnym numerze podamy szczegóły co do nowych tendencji w budowie samochodów w Belgji.

Amerykański przemysł samochodowy przechodzi ciężki kryzys.

Od roku przeszłego wóz zmniejszył się o 46 proc. zaś wywóz o 67 proc.

Zeszły rok nie był pomyślnym dla amerykańskiego przemysłu samochodowego.

Przyczynił się do tego kryzys przemysłowy i handlowy starego świata, dalej wysoki kurs dolara i dewiz zagranicznych. Zastój ten daje się tembardziej uczuwać w Ameryce, gdyż była ona przez cały szereg lat ubiegłych przyzwyczajona do pomyślnej konjunktury.

Widać to w przytoczonych poniżej tabelek porównawczych:

Wwóz samochodów i części samochodowych:

Rok	Wartość w dolarach
1917—18	117,698
1918—19	74,268
1919—20	273,387
1920—21	2,640,433
1921—22	1,403,458

Z cyfry dwu milionów dolarów spadł import na jeden miljon. Dokładnie mówiąc import zmniejszył się okrągło o 46 proc. co jeszcze mogłoby być korzystne, gdyby nie jednoczesne zmniejszenie się wywozu. Wysyłka wozów amerykańskich zmniejszyła się w ciągu roku podatkowego 1921—22 w jeszcze znaczniej rażącym stosunku.

Rok	Wartość w dolarach
1917—18	110,138,831
1918—19	116,304,975
1919—20	233,254,361
1920—21	200,708,495
1921—22	76,617,032

Ostatni rok jest więc najgorszym w pięcioleciu. Do r. 1919—20 automobilizm amerykański stale się rozwija lecz od roku 1920—21 zaczyna eksport upadać. Przyczyną tego jest do pewnego stopnia zniżka cen i rozwój autobilizmu w Europie pod względem wytwórczości jednak główną przyczyną tego ogromnego 67 proc. wynoszącego ubytku jest ogromna zwyżka dolara. Europa kupuje coraz mniej samochodów amerykańskich gdyż wypadają one za drogo. Prawdopodobnie i w innych gałęziach przemysłu zachodzą analogiczne różnice.

Wystawa samochodowa niemiecka.

BERLIN 16 STYCZNIA. Komisja fabrykantów samochodowych ustaliła dzień 20 września jako termin otwarcia wystawy. Trwać ona będzie do dnia 30 września. Na wystawie tej będą tylko samochody turystyczne, nie będzie natomiast ani motocykli, ani samochodów ciężarowych. Możliwem jest tworzenie specjalnej wystawy dla tych kategoryj, gdyż lokal przeznaczony na wystawę, nie pozwala na ich wspólne umieszczenie z samochodami osobowemi.

Grand Prix Niemiec.

Niemieckie Grand Prix odbędzie się dnia 10 maja na torze w Grunewaldzie i zarezerwowane zostało, jak już zresztą donosiliśmy, na samochodów o cylindracie conajmniej 2 litrowym.

Długość toru wynosić będzie 25 okrążeń (500 kilometrów). Lista zgłoszeń zamyka się dnia 15 lutego. Dotychczas zgłosiły swój udział: Opel (Joerna) N. S. U. I. (Stieth) N. S. U. II. (Kloebe) N. S. U. III. (Kirsch).

Citroën z napędem gasiennicowym wjeżdża do piwnic w Reims.

W piwnicach Pommery dokonano dnia 17 grudnia ciekawego wjazdu, oto Citroën 10 km. prowadzony przez p. Mennecier podprefekta Rejms zjechał przez 200 stopni schodów pochylonych na 42°. Po tej samej drodze wyjechał bez trudu z powrotem. Przypomina to próbę jaką robił przed wojną p. Tranda we Lwowie wjeżdżając na samochodzie Ford po schodach okalających pomnik Mickiewicza, tylko że tam pochylenie było mniejsze no i trzeba było przejechać parę tylko schodow

Targa Florio 1923.

PALERMO 25 stycznia. Klub Automobilowy Sycylji ustalił termin metingu samochodowego Targa Florjo.

Dnia 8 kwietnia odbędzie się Targa dla motocykli a dnia 15 kwietnia dla samochodów.

Ulice w Paryżu.

Wedle ostatniego sprawozdania posiadał Paryż dnia 1 stycznia 1923 1015 kilometrów dróg publicznych. Wedle brukowania jest w Paryżu 5,416,800 metr. kw. ulic wybrukowanych kamieniem; 2,461,500 drzewem; 919,100 m. kw. asfaltem i 672,000 i 672,000 zwykłej szosy ogółem zaś 16,808,800 m. kw. powierzchni dróg.

Ciekawem byłoby gdyby i zarząd ulic warszawskich zestawił podobną statystykę.

Próba wytrzymałości w Austrji.

W pierwszej połowie lutego odbędzie się jazda na wytrzymałość na drodze Wiedeń—Horn i z powrotem przez dolinę Kamp, czyli około 200 kilometrów. Droga jest średniej jakości. Raid ten organizuje Herren-fahrer Vereinigung. Udział brać mogą samochody wszystkich kategorji. Rajd ten ma na celu zademonstrowanie użyteczności samochodu i motocykla, także na złych drogach pokrytych śniegiem i lodem.

Program przewiduje czas jazdy 10 godzin odbytych w jednym dniu. Zobaczymy jak powiedzie się to przedsięwzięcie organizowane z okazji 25 lecia Austrjackiego Automobilklubu jako jeden z zawodów tego roku jubileuszowego dla Austrji.

PIŁKA NOŻNA

Mecz Francja — Polska i Paryż — Warszawa.

Jak dowiaduje się „Auto", podczas pobytu „Cracovi" w Paryżu została załatwioną sprawa meczu Francja — Polska, który ma się odbyć w Krakowie (dla czego nie w Warszawie?) w maju lub w czerwcu. Równocześnie ma być rozegrany mecz Paryż—Warszawa w Warszawie.

Zagranica.

Wiedeń. Mecze międzypaństwowe odbędą się w terminach następujących:

21 stycznia Austrja—Szwajcarja w Genewie.

18 marca Austrja Dolna — Niemcy Południowe.

15 kwietnia Austrja — Włochy.

6 maja Austrja—Węgry.

Mecz Szwajcarja — Austrja odbył się w Genewie z rezultatem 2:0 (1:0) na korzyść Szwajcarji.

Odgłosy z pobytu Cracovii w Paryżu:

Najpoważniejszy tygodnik sportowy „Sporting" podając aż 4 wielkie fotografje z meczu Cracovia — Red Star pisze między innemi:

„Mieliśmy wrażenie, że oglądamy przy pracy artystów, dobrych artystów, pokazujących pracę pierwszorzędną. Wartość gry wznosiła się do najlc szego poziomu, której jedynym cieniem była gwałtowność.. Trzeba dwóch pięknych drużyn dla zagrania tak świetnej partji. Na pochwałę Cracovii trzeba dodać i to, że przez pełną wiedzy grę i przez zrozumienie istoty technicznej strony footballu stała się atrakcją dnia. Przez cały czas gry sportowcy polscy walczyli o każdy punkt. Przegrali przez mniejszą szybkość. Nikt z obecnych na tym pięknym meczu nie zdawał sobie może sprawy, że to zwyciężył tu żywiołowy, impulsywny football gallijski nad uczonym, matematycznym i pełnym praktycznych reguł i prawideł footballem Europy Środkowej".

Tereny dla boisk. — Magistrat uznał, że grunta b. pasa fortecznego ciągnące się od ul. Puławskiej do projektowanej arterji NS., przeznaczone według planu regulacyjnego na planty spacerowe, mogą być spożytkowane przez kuratorjum warszawskiego okręgu szkolnego na boiska i place sportowe dla młodzieży szkolnej. Tereny mogą być podjęte po porozumieniu się z „Agrylem" nie wcześniej jak 1923 r. Urządzenie plantacji winno być dokonane po porozumieniu z Magistratem.

Z ARMJI.

Szkoła Podchorążych Wojsk Samochodowych.

Z dniem 1 stycznia r. b. przekształcona została Szkoła Podchorążych Wojsk Samochodowych na Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych.

Nowy Obóz będzie miał za zadanie nie tylko szkolenie oficerów, ale i podoficerów zawodowych, oraz majstrów wojskowych.

Witamy z uznaniem ten nowy postęp w dziedzinie szkolenia Wojsk Samochodowych i życzymy Komendzie Obozu jak najpomyślniejszych wyników pracy.

PORADY TECHNICZNE.

Rady dla Fordzistów.

I.

Często zdarza się, iż nie możemy zakorbować silnika. Otóż zdarzyć się tu może błahy powód, który trudno odgadnąć a łatwo usunąć. Podaję go z własnego doświadczenia dla nauki. W wypadku takim szukamy zwykle przyczyny wady w rozpylaczu, cewkach, zbiorniku, rozdzielaczu i t. p. a nie przyjdzie nam na myśl zbadać stanu kabli od wyłącznika umieszczonego na kolumnie sterowej. Przez częste użycie zdarzyć się może, iż rozluźnią się one i tworzą krótkie spięcie, które nie pozwala na wytworzenie iskier w świecy.

II.

Nieraz i drobne wady w zewnętrznych częściach silnika powodują niemało kłopotu zabierając dużo czasu (tak cennego dla ludzi spieszących się.) Chciałbym opowiedzieć o jednym z takich wypadków, który mi się przytrafił.

Jechałem ze wsi położonej o kilka kilometrów od Warszawy; w drodze przystanąłem, ażeby sprawdzić czy pasek z wiatraczka nie spadł. Jak zwykle, przy zastawianiu silnika na biegu głównym, podciągnąłem obie manetki w górę. Po stwierdzeniu, że pasek znajduje się w porządku, ruszyłem dalej, ale od tej pory silnik zaczął się ociągać, „kopcić" i przy lada wzniesieniu musiałem włączać na pierwszy bieg. Ponieważ do domu miałem nie daleko i ze względu na wstrętną pogodę, postanowiłem jakoś dojechać do Warszawy. Z trudem to mi się udało, gdyż zbrakło mi benzyny, chociaż miałem jej w zbiorniku na przestrzeń kilka razy większą, niż przejechałem.

W garażu postanowiłem zbadać przyczynę, złego działania silnika. Karburator był w porządku, sprężyny od zaworów całe, tłumnik czysty, więc czyżby to już trzeba było docierać zawory? („Ford" był nowy i zaledwie miesiąc w ruchu). Nie chciało mi się zaraz zdejmować górnej pokrywy bloku, aby zająć się tą pracą. Na razie zacząłem inną robotę przy samochodzie. Zajęty przy tej pracy zauważyłem, że rączka od rozdzielacza (przyśpieszacz, z lewej strony pod kołem kierowniczy) nie miała z nim połączenia, gdyż zatyczka od prętu wypadła. Natychmiast wsadziłem zatyczkę, nastawiłem rozdzielacz na odpowiednie zapalanie i po uruchomieniu silnika zauważyłem, że pracuje on doskonale. Wada więc tkwiła w tem, że rozdzielacz był nastawiony na opóźnione zapalanie (podczas postoju przy sprawdzaniu paska) i dlatego to silnik dawał minimalną energję przy wybuchach, chociaż benzyny wyszło więcej niż zazwyczaj.

M. Gl.

Uzupełnienie rady: „Regulacja żarówek i palnika w latarniach samochodowych".

W N. 1 (15) „Auta" w dziale „porady techniczne" umieszczona została wskazówka o regulacji żarówek i palników w latarniach samochodowych. Wskazówka ta o tyle jest możliwa, jeżeli posiadamy latarnie, w których oprawka względnie palnik daje się przesuwać. Chodzi mi tu tylko o światło elektryczne.

Ażeby mieć światło dobre musimy żarówkę umieścić w ten sposób by drucik łączący elektrody znajdował się dokładnie w ognisku.

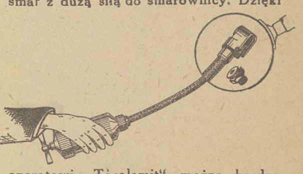
Ponieważ jednak rozmaite żarówki posiadają drucik w innym miejscu, więc przy zamianie takowych musimy ciągle zmieniać odpowiednio oprawkę, ażeby uzyskać światło dobre. Dlatego to najlepiej jest używać żarówek o długim spiralnie zwiniętym druciku, do latarek pozbawionych możności przesuwania oprawek, gdyż wtedy musi choć jedna część drucika znaleźć się w ognisku (nie zaś obok), co powoduje światło silne, a prócz tego sporo oświetlające drogę.

M. Gl.

✶

TECALEMIT.

Nowy sposób napełniania smarownic smarem stałym. Smarownice mają w nakrywach swych zawory kulkowe ze sprężyną. Zawory te otwierają się pod naciskiem tylko do wewnątrz. Smarownice zaopatrzone są oprócz tego w zamek tak, iż zakładać weń można koniec tłocznika zapełnionego smarem i to tak szczelnie, że smar wciskany przez tłocznik nie może wychodzić na boki, a tylko naciskając ów zawór kulkowy, wchodzi do wnętrza smarownicy. Ponieważ trzon łącznika opatrzony jest w gwint, więc obracając rączkę trzonu wciskamy smar z dużą siłą do smarownicy. Dzięki



aparatowi „Tecalemit" można bardzo szybko i wygodnie napełniać smarem stałym wszystkie miejsca w samochodzie trzeba tylko w miejsce zwyczajnych sztauferówek założyć owe specjalne opisane powyżej smarownice z zaworem kulkowym.

Fabryka ma gotowe zestawienia, tak iż podając markę i typ podwozia otrzymujemy gotowy komplet potrzebnych smarownic.

Szczegóły wykonania widzimy na podanym rysunku.

Odznaka Pamiątkowa Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych.

Ostatnio otrzymali prawo noszenia odznaki:

L. p. 114. Pułk. Buczyński Henryk, 115. Ppłk. Sobański Wacław, 116. Ppłk. Aksan Konrad, 117. Ppłk. Misiągiewicz Roman, 118. mjr. Sobol Narcyz Jan, 119. Mjr. Kozłowski Romuald, 120. Mjr. dr. Piotrowski Ślepowron Tadeusz. 121. Mjr. Inż. Suszyński Witold. 122. Mjr. Radel Aleksander i 123. Kpt. Rokicki Józef.

SPORTY.

Narciarstwo.

Międzynarodowe zawody o mistrzowstwo świata we Francji.

Narciarze polscy wezmą udział w zawodach narciarskich o mistrzowstwo świata urządzanych w dniach 1—5 lutego w Superbagniere-Luchon we Francji w Pirenejach. Pojadą tam pp. Rozmus i Krzeptowski wracając ze Szwajcarji oraz pp. E. Kaliciński, bracia A. i Kaz. Schiele i pani Ella Michalewska-Ziętkiewiczowa. Jako delegaci Związku pp. ppułk-inż. Al. Bobkowski i dr. Jan Gebethner.

Zawody narciarskie o mistrzostwo świata.

Na powyższe zawody, które mają się odbyć w Luchon w Pirenejach, Polskę będą reprezentowali następujący narciarze: Krzeptowski, Kaliciński, Rozmus, Witkowski bracia Schiele, a także p. Ela Ziętkiewiczowa.

Zawody narciarskie o mistrzowstwo Szwajcarji.

Na zawody które odbyły się w Grindewald koło Interlaken w dniach 26—28 stycznia, wyjechali z ramienia polskiego związku narciarskiego pp. Aleksander Rozmus i Andrzej Krzepowski jako zawodnicy i ppułk. Aleksander Bobkowski jako reprezentant P. Z. N. Wyniki podajemy w dalszej części Nru.

Międzynarodowe Zawody w Zakopanem.

Odbędą się one w dniach 16—18 lutego Spodziewane jest przybycie przedstawiciel wszystkich narciarskich organizacji europejskich. Urządza je polski związek Narciarski.

Z tych kilku wiadomości widzimy jak ruchliwie i energicznie wziął się P. Z. N. do dzieła obsyłając wszystkie główniejsze zawody narciarskie polskimi zawodnikami i organizując zawody międzynarodowe w Zakopanem. Zasługa to Sekretarjatu P. Z. N. który umiał w krótkim stosunkowo czasie nawiązać żywe stosunki z zagranicą.

Zawody w Westerowie.

W dniach 4—4 lutego odbędą się zawody narciarskie w Westerowie na połud. stronie Tatr. Polscy narciarze wezmą też udział. Także w zawodach o mistrzowstwo Węgier na górze Matra pod Budapesztem wystąpią Polacy jako zawodnicy. Wybierają się tam pp. Franc. Bujak, Henryk Mückenbrun, bracia Zubkowie, Witkowski, Zemanek, H. Grossman, Fächer i inni.

Kwalifikacyjne zawody w Zakopanem.

Podajemy niżej rezultaty zawodów kwalifikacyjnych w Zakopanem, które się odbyły w dn. 21-go i 22 stycznia:

Skoki.

Senjorzy 1 klasy:

1. Bujak Fr. S. N. T. T.
2. Kaliciński E. S. N. A. Z. S.
3. Krzeptowski A. S. N. T. T.

Senjorzy 2 klasy:

1. Lankosz St. S. N. T. T.
2. Kraszewski W. S. N. T. T.
3. Suleja A. S. N. T. T.

Startowało 24 skoczków.

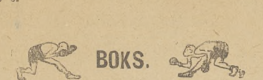
Bieg 20 klm.

Senjorzy 1 klasy:

1. Witkowski S. „Czarni" Lwów, czas 1 g. 37 m. 22 s.
2. Zubek J. S.N.T.T. czas 1 g. 41 m. 6 s.
3. Mückenbrunn H. czas 1 g. 42 m. 9 s.
4. Bujak Fr. czas 1 g. 43 m. 25 s.
5. Schiele K. czas 1 g. 46 m. 37 s.

Senjorzy 2 klasy:

1. Gąsienica Wł. czas 1 g. 40 m. 9 s.
2. Suleja A. czas 1 g. 46 m. 22 s.
3. Krzeptowski A. II czas 1 g. 52 m. 20 s.



Liga bokserów niemieckich postanowiła nie dopuszczać Francuzów ani Belgów do meczów w Niemczech, z powodu okupacji obszaru Ruhry.

Austryjacki Związek bokserski natomiast ogłosił dyskwalifikację mistrza Niemiec średniej wagi, Francla, oraz boksera niemieckiego Bögera, ponieważ wobec licznie zebranej publiczności „urządzili mecz z góry uplanowany i fikcyjny". Obaj zawodnicy zaprotestowali przeciw temu postanowieniu.

Koniec afery Battling-Sikiego.

Francuski związek bokserów zadecydował prawie jednogłośnie, bo za wyjątkiem jednego tylko głosu, iż „mecz Battling Siki-Carpentier rozegrany został normalnie bez poprzedniego porozumienia się". Tem samem zakończona została oficjalnie sprawa, która zabrała dużo szpalt wszystkim dziennikom sportowym francuskim i angielskim.

Przy decyzji brawo nawet pod uwagę film z meczu, na którym widać rzekomo było jak manager Sikiego, Hellers naradza się z managerem przeciwnika.

Wioślarstwo.

Z kół wioślarskich dowiadujemy się, że Warszawski Wojskowy Klub Pływacki i Wioślarski otwiera na Helu w sezonie wiosennym bieżącego roku swój oddział.

Zawody wioślarskie o mistrzowstwo Europy 1923 r. odbędą się we Włoszech dn. 2 września b. r.

Zawody te urządza Societe Nautique Lario Come na jeziorze Como.

Rozwiązanie łamigłówki.

umieszczonej w Nrze 1-ym AUTA z dnia 1 stycznia 1923.

M a g n e t o
O b c ę g i
T o k a r k a
O g n i w o
C y n a
Y
K a b e l
L i m u z y n a

Litery początkowe czytane z góry na dół dają słowo **Motocykl** tytuł książki napisanej przez kpt. Szydelskiego Stanisława.

Podczas losowania wylosowano pp.:

1) P. Panas Warszawa, Krakowskie Przedmieście 26 m 67, 2) F. Sztykgold Łódź, Piotrowska 152 i 3) Edward Reicheit Warszawa, Ludna 15 m 26.

Trafne rozwiązania nadesłali z Warszawy: Andrzej Eberhardt, Edward Reichelt, Marjan Krynicki, Tadeusz Łazowski, Irena Grzędzica Mirosław Radwan Przypkowski, I. Kerntopf, Miłosz Stajewski, Henryk Krzanowski, I. Palisz, G. Panas, Józef Sznabel (z małą omyłką), Mikołaj Czudżak, Franciszek Piller, Michał Korczak, Stanisław Jędrzejak, Antoni Majowski.

Z prowincji: Wł. Reichel Kalisz, Kaz. Lipszyc Łódź, Zygmunt Szwentner Lublin, J. Kurowski Lwów, Józef Gozdawa Lwów, Andrzej Goliński Lwów, Stanisław Połciński Rozdziałów, T. Rychawski Pszczelin, Ralph Epsztajn Łódź, Antoni Miller Łódź. Adolf Fuks Lwów, Albert Kunert Lwów, FR. Sztykgold Łódź, Wiktor Jachimowicz Wino, Karol Mantyka Tarnopol, Michał Zemanek Bielsko, A. Karpisz Cieszyn, Jan Siudek Kraków, J. Michorowski i Eug. Szulc.

Szczęśliwcom, którzy zostali wylosowani prześlemy Egzemplarze „Nowoczesnego motocykla" natychmiast po otrzymaniu z Księgarni gdyż książka znajduje się obecnie jeszcze w oprawie, wszyscy inni, którzy nadesłali trafne rozwiązania będą ją mogli otrzymać w Administracji „AUTA" po cenie o 15 proc. niższej od ceny księgarskiej.

Następną łamigłówkę z nagrodami umieścimy w Nrze. 4-ym. „AUTA„.

Odpowiedzi Redakcji.

Panu M. Gl. Dziękujemy za przysłany materjał, umieszczamy w dzisiejszym numerze i prosimy o nas nie zapominać i nadsyłać częściej i więcej.

Pan Józef G. w Sosnowcu. Rysunek i opis działania i regulacji rozpylacza Harley—Dawidsona umieścimy w następnym numerze.

P. Stanisław Dzierz. Artykuł zanadto naukowo traktowany, do naszego pisma mającego na celu *popularyzowanie wiedzy* nie nadaje się. Rękopis zwracamy prosząc o przerobienie.

Kącik humorystyczny.

P r o z a i k .

Poeta: Ja bo widzi kochany pan, robię codziennie kilkugodzinną przechadzkę i układam wiersze...

Samochodziarz: I dużo pan tak ułoży na kilometr?

Polskie esperanto samochodowe.

Czytamy w jednym z prospektów motocyklowych ustęp który ma zawierać pochwalę siodełka motocyklowego. Brzmi on dosłownie następująco:

„Nasze siodło całkowicie zawieszone, używane jest przez nasze maszyny (od kieby to maszyny używają siodła!) od 10 lat. Specjalnie zrobione, nie zmienione od tego czasu, ponieważ daje zupełne zadowolenie."

Dalej czytamy w tym prospekcie o dwucylindrycznym motocyklu pozwalającym „toczyć" się po każdej drodze i „wdzierać się" swobodnie na najbardziej strome wzgórza.

Jeszcze w innym ustępie tego prospektu czytamy. że „błoto i piasek nie są szkodliwe dla kierowcy" Wiadomo, ale więcej chodzi o maszynę w tym wypadku!

Książki i Czasopisma.

Ostatni zeszłoroczny zeszyt Mechanika odznacza się bogactwem treści. Oprócz zakończenia serji cennych artykułów prof: E. T. Geielera Poświęconych uchwytem elektromagnetycznym, znajdującym coraz większe zastosowanie w nowocześnie urządzonych zakładach przemysłowych, znajdujemy tu artykuł poświęcony organizacji i prowadzeniu mniejszych wytwórni; p. p. Biedrzycki i Kozłowski piszą o najpospolitszych wadach lokomobil i o sposobach jak je usuwać należy. Następuje referat p. Kropiwnickiego o racjynalnem spalaniu paliwa, oraz wspomnienia amerykanina z pobytu w Rosji Sowieckiej.

Niezmiernie urozmaicona jest część sprawozdawcza zeszytu. Znajdujemy tu stały dział, poświęcony szkolnictwu zawodowemu i dokształcaniu dorosłych, artykuł przedstawiający wytwórczość Fabryki Obrabiarek i Narzędzi, założonej przez Stowarzyszenie Mechaników Polskich w Pruszkowie wykaz nowych wydawnictw technicznych i ekonomicznych, szereg wyczerpujących ocen nowych książek i kilka aktualnych notatek naszego życia przemysłowego. Pomiędzy innemi zwraca uwagę zestawienie liczbowe inżyniera Kowalskiego, ilustrujące wzrost cen niektórych wytworów przemysłu oraz wykres wskazujący na jakiej drodze wyjścia szukać należy.

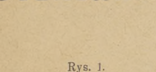
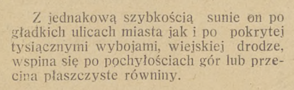
Zeszyt ten można ze wszech miar polecić uwadze nasze przemysłowców i pracowników technicznych.

Przyroda i Technika. Rok I, zeszyt 3. Grudzień 1922 Jedyne to w Polsce czasopismo, poświęcone naukom przyrodniczym i zastosowaniu praktycznemu tychże, doprowadza w zeszycie grudniowym do końca artykuł Prof. Dra Malarskiego „Zarys rozwoju radjotelegrafji". Na pierwrzy plan wysuwa się jednakże niezmiernie ciekawa rozprawka pióra Prof. Dra J. Hirslera o działalności J. Mendla, twórcy ważnych praw biologicznych, które dały tej gałęzi wiedzy nowe podstawy. Prof. Dr, Sieradzki porusza w artykule „Zalane Skarby" ważne dla naszego życia gospodarczego zagadnienie należytego uruchomienia kopalń ołowiu i srebra w Olkuszu, dziś w znacznej części leżących pod wodą. Zasługom L. Pasteura, którego pamięć święci w roku bieżącym cały świat naukowy. poświęcony jet osobny artzkuł W dziale kronikarskim ciekawe wiadomości z życia naukowego i usiłowań badawczych na polu nauk przyrodniczych i umiejętności stosowanych.

Przepisy o dostawach wojskowych. Część I 0—10. Warszawa 1923. str. 282. Ministerstwo Spraw Wojskowych wydało przepisy tyczące ustaw wojskowych. Przepisy te opatrzone całą serją wzorów i załączników niezbędne będą dla każdego przemysłowca czy kupca mającego dostawy wojskowe. Wydanie tych przepisów przyczyni się niewątpliwie do ułatwienia unormowania procedury przy dostawach wojskowych. Książeczki te jest do nabycia w sławnej księgarni wojskowej M. S. Wojsk Nowy Świat 69.

NADESŁANE.

NOWE OVERLANDY.

Rys. 1.

Przekrój silnika Overland.

Znana wytwórnia samochodów w Ameryce, Willys Knight co. Overland, wypuściła niedawno automobil nowego typu, który dla swych wyjątkowych zalet, wywołał wielkie zainteresowanie w tamtejszych kołach sportowych i przemysłowych.

Samochód ten, który nazwano „Overland 4", łączy w sobie wszelkie zalety maszyn luksusowych z nadzwyczajną siłą i wytrzymałością samochodów turystycznych, przy jednocześnie stosunkowo niskiej cenie.

Z jednakową szybkością sunie on po gładkich ulicach miasta jak i po pokrytej tysiącznymi wybojami, wiejskiej drodze, wspina się po pochyłościach gór lub przecina płaszczyste równiny.

OSZCZĘDNOŚĆ.

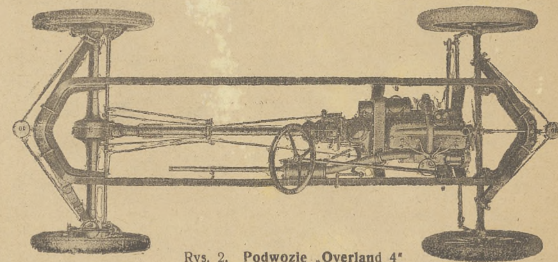
Nim samochód ów został wypuszczony w świat, był on przedmiotem długich doświadczeń i prób. Przebiegł on przestrzeń przeszło 400,000 klm. po różnych drogach, na różnych szerokościach geograficznych Nowego Świata —od śnieżnej Alaski do wypalonych słońcem równin Nowego Meksyku. Na wysokich górach, w nizinach, w błocie, piasku i kurzu „Overland 4" wytrzymał zwycięsko wszystkie próby.

Jedną z największych zalet „Overland'a 4" jest jego nadzwyczajna lekkość. Dzięki tej lekkości. właściciel samochodu wiele oszczędza na benzynie i oponach, co potwierdziły wielokrotne doświadczenia.

Drugą niemniej ważną jego zaletą jest łatwy dostęp do wszystkich części motoru, przez co naprawa uszkodzonych części może być wykonana prędzej i taniej.

Części mechanizmu, będąc łatwo dostępnemi, są jednocześnie szczelnie pokryte. Np. sprzęgło, skrzynka zmiany biegów i kardan tworzą jedną grupę zamkniętą w silniku. Dzięki temu pompa do oliwy jest zbyteczną. Oliwienie odbywa się przez jeden przewód, co znacznie zmniejsza rozchód oliwy.

Niema pomp dla oliwy ani dla wody. Oliwa krąży przez ciśnienie, które wy-



Rys. 2. **Podwozie „Overland 4"**

twarza się automatycznie, woda zaś systemem termo-syfonowym lub przez zwykłe ochładzanie.

Silnik używa mniej benzyny, dzięki zastosowaniu specjalnego nawęglacza Tillotsona, który działa przy każdej szybkości.

ZALETY KONSTRUKCJI.

Kadłub jest zawieszony na resorach z najlepszej sprężystej stali, wysuniętych na 15 cali od osi, przez co całość zyskuje na długości 30 cali i przy znacznej oszczędności miejsca, daje możność korzystać z dobrodziejstw, jakie nastręcza karetka. Dzięki oddaleniu resorów od osi siła wstrząśnień w czasie jazdy jest do minimum usunięta, dając wzamian przyjemne miarowe kołysanie.

4-ro cylindrowy silnik samochodu „Overland", o średnicy cyl. 85,7 i skoku 102 m/m tworzy jeden monobloc.

Długość maszyny 2,54 metry i promienia, w którym się może obrócić, ogranicza się do 10,12 metrów, znacznie ułatwiają kierowanie, szczególnie na drogach wyboistych, górskich i wogóle tam, gdzie jest trudno zakręcać.

wadzają ją do części ochłodzonych powietrzem. Specjalny otwór ułatwia dostęp powietrza do wszystkich części chłodnicy.

Przekładnia daje trzy szybkości naprzód i jedną dla jazdy w tył.

Waga — 828 klg.

Osie z chromowo-niklowej stali połączone są ze środkiem resorów tak, aby zapewnić im maximum wytrzymałości.

Hamulec ręczny i nożny działają na bębny wielkości 10 cali, umieszczone na obu tylnych kołach.—Koła rozm. 30×3½.

Odpowiednio rozmieszczone licznik szybkości, amperometr, zapalnik, kontrolujace przyrządy do zapalania i gaszenia oraz kontakt do światła elektrycznego, starter, guzik sygnałowy na kierowniku, który znajduje się z prawej strony.

WYKOŃCZENIE.

Całość przedstawia się niezmiernie efektownie. Wnętrze przeznaczone na 5 osób, jest urządzone z komfortem, jaki tylko można znaleźć w samochodach luksusowych.

Jak się dowiadujemy, znana w Warszawie firma samochodowa Angielskie Biuro Techniczne ALBERT VICTOR

Overland 4 Sedan

Maszyna pracuje nadzwyczaj sprawnie bez szumu, rozwijając szybkość z 7 do 75 kilometrów na godzinę.

Przy zastosowaniu termo-syfonu, który działa niezawodnie w każdym klimacie, woda krąży według praw naturalnych, przez co pompa jest zupełnie zbyteczną. Efektowna pokrywa zawiera chłodnicę odpowiedniej pojemności, składającą się z rur pionowych, w których woda krąży wązkim strumieniem, przerywana ondulacjami, które ze swej strony dopro-

FRANK, która posiada jeneralne przedstawicielstwo na Polskę samochodów marki „Overland 4", spodziewa się nadejścia w dniach najbliższych kilku samochodów teg otypu.

Sądzić należy, że samochody tego typu będą miały w Polsce szersze zastosowanie, zważywszy szczególnie opłakany stan dróg w kraju, na których szybko zużywają się mniej odporne maszyny.

B. Z.

TOWARZYSTWO

AUTO SKŁAD

W. Kruszewski i A. Matwiejew

Warszawa, Aleje Jerozolimskie 32, telefony 258-03, 265-07

Największy wybór przyborów i części samochodowych.

Nadeszły świeże transporty towarów zagranicznych.

Ostatnie nowości techniczne:

„Original Bruhn" W. W. W. — aparaty kontrolujące: **„Co było kiedy?"**, zapobiegające wszelkim nadużyciom przy samochodzie.

„Técalémit" aparat do mechanicznego napełniania sztauferówek przez ciśnienie i t. p.

Na żądanie wysyłamy prospekty i cenniki.



Ważne dla Automobilistów!!!

Na mocy koncesji na sprzedaż samochodów

Z LICYTACJI

przyjmuje się takowe w komis.

O dniu licytacji nastąpi zawiadomienie.

Informacji osobiście udziela w godzinach od 11—1 i 5—7.

AUTO-AGENCJA

Warszawa, Foksal № 12, Tel. 91-55.

SPÓŁKA

Siodlarsko-Lakiernicza

i

Samochodowo-Powozowa

WŁAŚCICIELE:

Kwapisiewicz, Szuliński, Bartlak i Orabczyk

Warszawa, Biała 5, tel. 158-98.

Przyjmujemy wszelkie roboty samochodowe, powozowe, jakoto budowę nowych karosserji, reparacje, obicia wewnątrz, dorabianie bud, firanek, lakierowanie oraz roboty blacharskie, ślusarskie, bronzownicze i t. p.

Wykonanie solidne. **Ceny konkurencyjne.**

SAMOCHODY NADESZŁY



SAMOCHODY NADESZŁY

Najbardziej rozpowszechniony w Polsce typ samochodów, które dzięki

silnej konstrucji,
zadziwiającej wytrzymałości,
niezwykłej oszczędności,
nader niskiej cenie

wysuwają się zwycięsko na czoło najlepszych marek światowych.

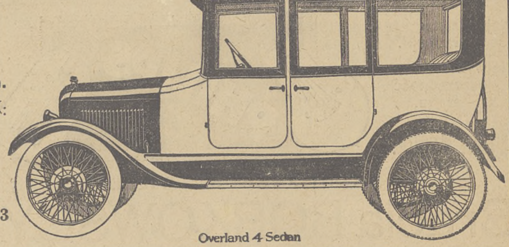
GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

Angielskie Biuro Techniczne

ALBERT VICTOR FRANK

Warszawa, Nowy Świat 34 Tel. 188-34, 502-03

Adres telegraficzny ANGLOTECHNIK


Overland 4 Sedan